القوى البحرية العربية ودورها في مواجهة البرتغاليين في البحر الأحمر والمحيط الهندي في بداية القرن العاشر الهجري (١٦م)

د. طارق نافع الحمداني

١ ـ القوىٰ البحرية العربية في مصر واليمن وفعالياتها الحربية:

كانت مصر واليمن (وبخاصة القسم الجنوبي منها في عهد الطاهريين) من أهم مراكز القوىٰ البحرية العربية المطلة على سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي في مستهل القرن العاشر الهجري (١٦م)، أي قبيل الغزو العثماني لمناطق الشرق العربي. وقد قدر لهذه القوىٰ أن تلعب دوراً أساسياً في الوقوف أمام الغزو البرتغالي في المياه العربية من ناحية، وفي حماية الأماكن الإسلامية المقدسة من ناحية أخرىٰ

ونظراً لأن بلاد مصر واليمن تعتمدان بالدرجة الأولى في حياتهما الاقتصادية طوال العصور الوسطى وحتى مطلع العصور الحديثة على جلب التجارة الشرقية بواسطة سفنهما إلى الخليج العربي والبحر الأحمر، والتي يتم نقلها براً حتى البحر المتوسط وتصل إلى أسواق أوروبا، فقد أدى تحول تجارة الشرق إلى طريق رأس الرجاء الصالح على يد البرتغاليين في نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر، وتعرض سيادة ونفوذ هاتين القوتين إلى الخطر من قبلهم، أدى إلى

ضعف الإمكانات الاقتصادية لها من جهة، وتحفيزهما على مواجهة هذا الخطر من جهة أخرى. وكانت القوة البحرية العربية إحدى الوسائل المهمة التي استخدمت لذلك(١)؛ إذا قامت هاتان القوتان، وبخاصة مصر، بتجهيز عدد من الحملات البحرية ـ الحربية لمحاربة البرتغاليين في الهند.

وجهت الحملة البحرية الأولى في مصر عام ٩١١هـ/ ١٥٠٥م، وقد كان لاستنجاد الأمراء المسلمين الهنود بالسلطان الغوري من العوامل الهامة التي شجعته على إرسال هذه الحملة إلى الهند. ويعتبر النهروالي خير من صور لنا هذه الحالة قائلاً:

> «بعد أن وصلت مراكب البرتغاليين إلى الهند، وكانت الإمدادات تترادف عليهم من البرتغال، وصاروا يقطعون الطريق على المسلمين، أسراً ونهباً، ويأخذون كل سفينة غَصْباً، إلى أن كثر ضررهم على المسلمين، وعم أذاهم على المسافرين، فأرسل السلطان مظفر شاه بن محمود شاه، سلطان كجرات يومئذ، إلى السلطان قانصوه الغوري، يستعين به على الفزع، ويطلب العدد والآلات والمدافع، لدفع ضرر الفرنج عن المسلمين ... ومن أرسل إلى السلطان الغوري يطلب منه النجدة على الفرنج: السلطان عامر بن عبد الوهاب، لكثرة ضرر الفرنج بالمسلمين، في بحر اليمن وبنادرها ... وضعف جنود المسلمين في بحر اليمن عن مقاومتهم، لعدم معرفتهم بحرب البحر، واستعمال المدافع»(٢).

وقد استجاب السلطان قانصوه الغوري لطلبات الأمراء الهنود، وكذلك لطلبات عامر بن عبد الوهاب الطاهري، بالنظر لعلاقات مصر التجارية المباشرة مع الهند وتضرر هذه المصالح بسبب تعرض البرتغاليين لها، فضلاً عن امتلاكها الأسلحة النارية الحديثة المماثلة للأسلحة البرتغالية، التي كان يفتقر إليها غيرها.

عهدت الحملة المذكورة إلى الأمير حسين الكردي، وهي مؤلفة من مجموعة كبيرة من السفن الحربية، وأعداد كبيرة من المماليك السلطانية والأحباش والتركمان والمغاربة الذين يشكلون أغلب أفراد هذه الحملة، لأنهم كانوا من البحارة(٣)،

وقد ضمت أيضاً عدداً غير قليل من النجارين والبنائين والفنيين الآخرين لمرافقة الحملة.

غادرت الحملة ميناء السويس في عام ٩١١هـ/ ١٥٠٥م، فاتجهت نحو جدّة لبناء سور وأبراج لها خشية مهاجمتها من قبل البرتغاليين(٤)، وكانت هذه هي خطة المصريين بالنسبة لثغور البحر الأحمر الأخرى. إذ ما كانت تصل الحملة إلى سواكن في السودان حتى استولت عليها وأقامت بها بعض الاستحكامات الحربية. وتوجهت بعد ذلك إلى الموانىء اليمنية مثل جيزان وجزيرة كمران ومخا، ثم تقدمت إلى ساحل عدن(٥) وهنا تؤكد المصادر اليمنية مساندة الأمراء الطاهريين للحملة وذلك لاستنجادهم بالسلطان الغوري وتعهدهم بمساعدة أسطوله وتزويده بما يحتاج إليه من المؤن اللازمة، ويظهر أن الطاهريين قد وفوا بوعدهم، وهذا ما يمكن استدلاله من مواصلة الحملة سيرها إلى الهند لمواجهة البرتغاليين، على العكس مما حدث بينهم وبين المصريين ١٥١٤ ـ ١٥١٥(٧).

وبالإضافة إلى ذلك فقد أدى الحصار البحري الذي فرضه البرتغاليون على السواحل العربية الجنوبية إلى إلحاق الضرر بها، مما دفع السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري إلى تجهيز حملة مماثلة للحملة المصرية في سنة ٩١٢هـ/ ١٥٠٧م لمحاربة البرتغاليين في الهند، وهي تضم ـ كما يقول بو مخرمة ـ أربعة عشر مركباً ما بين كبير وصغير فيها من المسلمين فوق ستمائة»(٨). غير أن هذه الحملة كانت ضعيفة تعبر عن حقيقة ظروف السلطان عامر وإمكاناته، وهي كما يبدو كانت أضعف كثيراً عن القيام بمهمتها الصعبة في مواجهة البرتغاليين، ولهذا صمتت المصادر اليمنية عن متابعة أخبارها أو إيرادها(٩).

على أن الحملة البحرية المصرية بقيادة الأمير حسين الكردي استطاعت في بادئ الأمر إنزال هزيمة بالأسطول البرتغالي في مياه ديوفي خريف عام ٩١٤هـ/ ١٥٠٨م بالتعاون مع الأمراء المسلمين الهنود، إلا أن البرتغاليين سارعوا في تجميع قوتهم البحرية لمواجهة التحالف المصري ـ الهندي فأحرزوا نصراً حاسماً في ٣

شباط ١٥٠٩ ، ودمروا جميع سفن الحملة(١٠).

بعد اندحار المصريين في معركة «ديو البحرية» سنة ١٥٠٩ عمد السلطان الغوري إلى بناء قوة بحرية جديدة تمكنه من متابعة الحرب ضد البرتغاليين. وقد اتجه في ذلك إلى البنادقة وملوك الهند(١١) والسلطان العثماني بايزيد الثاني. وقد أمده البنادقة بالفعل بما يحتاجه لبناء قوة بحرية يجري إعدادها في السويس. إلا أن الحرب الصليبية التي كان يشنها فرسان القديس يوحنا من جزيرة رودس على السفن العربية ـ الإسلامية في البحر المتوسط قضت على إمدادات الأسطول المصري المتفق عليها مع البنادقة. إذ هاجم هؤلاء ثماني عشرة سفينة مصرية كانت محملة بالأخشاب والأسلحة، وأتوا على آخرها سواء بإحراقها أو بإغراقها أو بالاستيلاء عليها. وكانت هذه الحادثة مثاراً لغضب السلطان الغوري، وعرقلة لجهوده في بناء قوة بحرية ثانية لمواجهة البرتغاليين(١٢).

كما اتجه السلطان الغوري إلى السلطان العثماني بايزيد الثاني طالباً إمداده بالسلاح والأخشاب اللازمة لبناء القوة البحرية المصرية ومناشداً إياه مساعدته في العمل على حماية الأماكن الإسلامية المقدسة، وقد لبّى السلطان العثماني نداء الإسلام، فجهز ما يحتاجه السلطان الغوري دون ما ثمن أو مقابل. وقد وصلت هدية العثمانيين إلى القاهرة في شوال سنة ٩١٦ هـ/ ١٥١١ وهي تحتوي على ثلاثمائة مدفع وثلاثين ألف سهم وأربعين قنطاراً من البارود إضافة إلى البنادق والمجاديف والسهام والحبال والمراسي، وغير ذلك مما تحتاج إليه المراكب فشكره السلطان على ذلك. كما بعث نحو ألفين من البحارة العثمانيين لإعداد الأسطول المصري في السويس والمشاركة في الحملة المقبلة إلى الهند برئاسة سلمان الريس، والذي أصبح قبطاناً للأسطول المصري بعد إعداده(١٣).

انشغل المصريون في السنوات التالية في بناء قوتهم البحرية في السويس، وفي غضون ذلك وصلتهم الأخبار بأن البرتغاليين غادروا الهند بقيادة البوكيرك وهم في طريقهم إلى البحر الأحمر، وكان هدفهم من هذه الحملة هو تخريب جدّة ومكة(١٤). وفي هذا الوقت العصيب أرسل السلطان الغوري قوة بقيادة الأمير

حسين الكردي نائب جدّة لمنع وصول البرتغاليين إليها والاستيلاء عليها(١٥) .

وتواصلت الإمدادات المصرية للأمير حسين الكردي، إلى أن تم أخيراً إعداد الحملة البحرية الأخيرة في سلسلة الحملات المصرية وذلك في سنة ١٥١٥ والتي عرفت حينذاك بحملة الهند، وعين الريس سلمان العثماني قائداً لها على أن يتولى قيادة الحملة الأمير حسين الكردي نائب جدّة بمجرد وصولها إلى هناك(١٦) . وقد قدر ابن إياس عدد سفن الحملة بحوالي عشرين مركباً، وهي تضم حوالي ستة آلاف مقاتل، أغلبهم من البحارة العثمانيين والمغاربة والتركمان والمماليك(١٧) .

على أن هذه الحملة البحرية لم يقدر لها النجاح في الذهاب إلى الهند ومحاربة البرتغاليين، وذلك لانشغالها في حروب جانبية مع الأمراء الطاهريين في اليمن، وتركيزها على بناء التحصينات في الموانيء البحرية المختلفة في البحر الأحمر، وأمضت في ذلك وقتاً طويلاً وجهداً كبيراً إلى أن انهارت بانهيار الدولة المملوكية في مصر(١٨) .

٢ ـ التحصينات البحرية العربية على سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي:

لم تكن الحملات البحرية التي جهزها المصريون الوسيلة الوحيدة ضد تهديدات البرتغاليين. فقد بنوا أيضاً عدداً من التحصينات الدفاعية على طول سواحل البحر الأحمر والمناطق المحاذية له، بشكل لم يسبق له مثيل من قبل في تلك المنطقة، حيث زودت تلك التحصينات بالمدافع في وجه المدافع البرتغالية الثقيلة(١٩) . ويعد ميناء جدّة من أبرز الأمثلة على طبيعة الاستحكامات التي وضعها المصريون لتحصين سواحل البحر الأحمر. ففي عام ٩١١هـ/ ١٥٠٥م، وفي أثناء الحملة المصرية الأولى إلى الهند بقيادة الأمير حسين الكردي، عهدت له أمر تحصين ميناء جدّة عن طريق بناء سور ضخم حولها، وقد أتم هذا الأمير بناء السور والأبراج في مدة تقرب من سنتين لتكون المدينة على استعداد لصد أي عدوان برتغالي مفاجيء تتعرض له(٢٠) ، ويمكن أن يقال الأمر نفسه بالنسبة للموانيء المصرية مثل ينبع ورشيد والسويس(٢١) ، وكذلك الثغور اليمنية التي أراد

المصريون أن يقيموا فيها تحصينات مماثلة لتلك التي أقاموها في جدّة.

أما بالنسبة لعدن فيظهر بأن الطاهريين قد بدأوا بعملية تحصين هذه المدينة الاستراتيجية في مطلع القرن العاشر الهجري (١٦ م)(٢٢). وقد أثبتت التحصينات الدفاعية كالقلاع والأبراج التي أقامها الطاهريون قدرة على صد الهجوم البرتغالي عن عدن في سنة ١٥١٣(٢٣).

وهكذا يتراءى لنا أن بناء التحصينات الدفاعية على طول سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي كانت جزءاً من المخططات المصرية، وكذلك مخططات الطاهريين لإغلاق منافذ البحر الأحمر في وجه البرتغاليين وتأمين خط الرجعة للحملات المصرية الذاهبة إلى الهند.

٣ ـ سفن الأسطول العربي الحربية وأنواعها في البحر الأحمر والمحيط الهندي:

يجدر بنا قبل التعرض لسفن الأسطول العربي الحربية في البحر الأحمر والمحيط الهندي في دراسة مراكز بناء هذه السفن وطريقة بنائها، وذلك لارتباط هذه العمليات بعضها بالبعض الآخر. والظاهر أن السويس(٢٤) والطور(٢٥) كانت من أهم مراكز بناء السفن الحربية المصرية المرسلة إلى الهند لمحاربة البرتغاليين سنة ١٥٠٥ وسنة ١٥١٤ ـ ١٥١٥.

وعلى مشارف المحيط الهندي كانت هناك مدينة عدن التي عرفت أيضاً بكونها أحد مراكز بناء السفن الحربية العربية. فهي التي هيأت أربع عشرة سفينة للحملة التي بعثها الطاهريون إلى الهند لقتال البرتغاليين في سنة ١٥٠٧(٢٦)، وأصبحت عرضة لهجمات البرتغاليين الذين استهدفوا سفنها فأحرقوا ما يقرب من أربعين سفينة منها سنة ١٥١٣ ـ ١٥١٤(٢٧).

ومن الملاحظ أن السفن العربية في البحر الأحمر والمحيط الهندي كانت من السفن المخيطة وليست المسمرة كما هو الحال في سفن البحر المتوسط. ولعل من أحد أسباب بقاء السفن المخيطة هو الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في المناطق التي نحن بصددها، على العكس من السفن المخيطة التي توفرت المواد اللازمة

والرخيصة لبنائها(٢٨). كما أن شدة تمسك العرب بتقاليدهم وعاداتهم، جعلهم يحافظون على بناء السفن المخيطة(٢٩). والظاهر أن السبب الحقيقي في اتخاذ هذا النوع من السفن في البحر الأحمر وغربي المحيط الهندي يرجع إلى كثرة الشعب المرجانية فيها(٣٠)، ولأن السفينة إذا ما كانت مسمرة واصطدمت بالحجارة تحطمت، بينما إذا كانت مخيطة أعطت الليونة فلا تتكسر(٣١).

ولكن يا ترى هل استبدل العرب هذه الطريقة في بناء سفنهم؟ الحقيقة أن العرب حاولوا تقليد البرتغاليين بعد وصولهم إلى المياه الشرقية وتفوقهم على السفن العربية، وهذا ما نلسمه في وجود بعض السفن العربية المسمرة إلى جانب السفن المخيطة في بداية القرن العاشر الهجري (١٦م)(٣٢).

وكانت أهم سفن الأسطول الحربي العربي في الفترة موضوع البحث ما يلي:

١ ـ الغراب. جمعه أغربة وغربان وقد عرف العرب هذا النوع من السفن من أقدم العصور التاريخية، وظلوا يستخدمونه حتى بداية القرن السادس عشر(٣٣). ولا يستبعد أن يكون اسمه مأخوذاً من اسم الغراب، ذلك لأن مقدمته على شكل رأسه كما هي العادة في صنع السفن(٣٤). وكان هناك نوعان من الأغربة كبيرة وصغيرة. فالأغربة الكبيرة استخدم فيها الشراع الواحد، في حين استخدم من الأغربة الصغيرة المجاديف(٣٥). وقد تكرر ذكر هذا النوع من السفن كثيراً في الحملات البحرية التي وجهها العرب ضد البرتغاليين وجاءت أول إشارة لها في حملة الأمير حسين الكردي الأولى في سنة **١٥٠٥** التي ضمت ثلاثة أغربة(٣٦) واشتركت ثلاثة أخرى منها في حملة حسين الكردي الثانية سنة **٩١٦**هـ/**١٥١٠**م(٣٧)، وكانت أكبر مجموعة من الأغربة عرفها البحر الأحمر هي تلك المجموعة التي أعدها المصريون في حملتهم الأخيرة سنة **٩٢١**هـ/ **١٥١٥**م حيث اشتملت على عشرين غراباً(٣٨).

ويظهر أيضاً أن العثمانيين بعد غزوهم لمصر سنة **١٥١٧** قد استمروا في بناء بعض سفنهم الحربية من هذا النوع في حملاتهم الموجهة ضد البرتغاليين في البحر الأحمر والمحيط الهندي(٣٩).

٢ ـ البرشة. وهي نوع من أنواع السفن الحربية الكبيرة التي ضمها الأسطول العربي(٤٠) وهناك احتمال كبير بأن تكون البرشة هي من نوع السفينة العثمانية المسماة بـ BARCA التي استخدموها في السويس في منتصف القرن السادس عشر(٤١)، وتلك التي عرفها الأوربيون، ومنهم البرتغاليون باسم **Barge** (٤٢). ولما كانت البرشة في السفن الحربية الكبيرة، فقد ضمت الحملة المصرية الأولى ضد البرتغاليين في سنة **١٥٠٥**هـ ثلاثة منها(٤٣).

٣ ـ الطليعة. وهي نوع من السفن الصغيرة مثلها مثل الطراد (أو السنبوق)؛ وأن الإشارة الوحيدة إلى الطليعة قد جاءت على لسان الصنعاني؛ حيث ذكر أن السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري قد فَقَدَ جميع مراكبه في البحر ولم يسلم منها غير مركب وطلعتين(٤٤).

ولم تكن السفن الحربية هي السفن الوحيدة التي تألف منها الأسطول العربي بل إنه كان يحتوي على سفن نقل أخرى لمرافقته الحملات البحرية، وهذا ما نشاهده في الحملة المصرية الأولى سنة **١٥٠٥** التي ضمت مجموعة من المراكب المحملة بالمئونة وبالسلاح(٤٥).

أما الجلبة والسنبوق التي عرفت صناعتها سواحل المحيط الهندي، وظلت تجوب مياه هذا المحيط والبحر الأحمر طوال العصور الوسطى، فلم نجد لها أي ذكر في المصادر العربية التي تبحث في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي؛ ولهذا فمن المحتمل أن تكون قد أصبحت قليلة الأهمية بالمقارنة مع السفن الحربية المذكورة، خصوصاً وأنها كانت من نوع السفن الصغيرة(٤٦).

وعلى هذا النحو لعبت القوى البحرية العربية في مصر واليمن دوراً مهماً في التصدي للبرتغاليين في البحر الأحمر والمحيط الهندي، وبفضلها أيضاً فشلت مخططات البرتغاليين ومحاولاتهم للسيطرة على البحر الأحمر وثغوره البحرية في بداية القرن العاشر الهجري (١٦م).

مصادرا البحث:

١ ـ المصادر العربية:

أباظة، د. فاروق عمر، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ ـ ١٩١٨ (القاهرة، ١٩٧٦).

ابن اياس، أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى (القاهرة، ط٢، ١٩٦٠).

ابن الديبع، عبد الرحمن بن علي بن محمد، كتاب قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، حققه وعلق عليه محمد بن علي الأكوع الحوالي (القاهرة، ١٩٧٧) ٢ جزء.

بو مخرمة، قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر. انظر الترجمة الانكليزية لشومان L. O. Shuman

حوراني، جورج فاضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة الدكتور السيد يعقوب بكر (القاهرة، ١٩٥٨).

الحوي، محمد ياسين، تاريخ الأسطول العربي (دمشق، ١٩٤٥).

دراج، أحمد، المماليك والفرنج في القرن التاسع الهجري ـ الخامس عشر الميلادي (القاهرة، ١٩٦١).

سالم، د.مصطفى، الفتح العثماني الأول لليمن ١٥٣٨ ـ ١٦٣٥ (القاهرة، ط٢، ١٩٧٤).

شهاب، حسن صالح، أضواء على تاريخ اليمن البحري (بيروت، ١٩٧٧).

الصنعاني، يحيي بن الحسين بن القاسم بن محمد بن علي، غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، تحقيق سعيد عبد الفتاح عاشور (القاهرة، ١٩٦٨). ٢ جزء.

الصواف، د. فايق بكر ومحمد رمضان، د. مصطفى محمد «أهمية ثغر جدّة

في النصف الأول من القرن العاشر الهجري (١٦ م)، الدارة، العدد الثاني، السنة السادسة (١٩٨١)، ص ص ١٩٩ ـ ٢٢١.

العبادي، أحمد مختار، البحرية الإسلامية في مصر والشام في عصري الأيوبيين والمماليك (بيروت، ١٩٨١).

ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية (القاهرة، ١٩٦٧).

النهروالي، قطب الدين محمد بن أحمد، الإعلام بإعلام بيت الله الحرام (بيروت، ١٩٦٤).

النهروالي، قطب الدين محمد بن أحمد، البرق اليمني في الفتح العثماني (الرياض، ١٩٦٧).

٢ ـ المصادر الأجنبية:

Ayalon,David, Gun Powder and Fire Arms in the Mamluk Kingdom. (London, 1956).

Dames, M. Longworth, 'The Portuguese and Turks in the Indian Ocean in the Sixteenth Century', **Journal of the Royal Asiatic Society,** Pt. I, (Jan. 1921), pp. 1-28.

Moreland, W. H., 'The Ships of the Arabian Sea About A.D. 1500', **Journal of the Royal Asiatic Society,** Part II, (April, 1939), pp. 173-192)

Norris, H. T. and F.W. 'The Historical Development of Aden Defences', **Geographical Journal,** Vol. CXXI, Part I (March, 1955), pp. 11-20.

Ross- E. Dension, 'the Portuguese in India and Arabia between 1507-1517', **J.R.A.S.,** (Oct. 1921), pp. 545-62.

Ross E. Dension, 'The Portuguese In India and Arabia, 1517-38, **J.R.A.S.,** (Jan. 1922), pp. 1-19.

Serjeant, R. B., 'The Portuguese of the South Arabian Coast, (Oxford, 1963).

Shuman, Lein Oebele, 'Political History of the Yemen at the beginning of the 16th Century, (Amsterdam, 1960).

Soucek, S. 'Certain Types of Ships in Ottoman Turkish Terminology', Turcica : Revue D'Etudes Turques, VII (Paris, 1975), pp. 233-248.

Tibbetts, G.R., 'Arab Naviation in the Red Sea', **Geographical Journal,** Vol. 127, (1961), pp. 322-334.

الهوامش :

(١) الدكتور سالم مصطفى، الفتح العثماني الأول لليمن ١٥٣٨ ـ ١٦٣٥ (القاهرة، ط٢، ١٩٧٤) ص٦٠، انظر أيضاً د. أحمد مختار العبادي، البحرية الإسلامية في مصر والشام في عَصْرَيْ الأيوبين

والمماليك (بيروت، ١٩٨١) ص ص ٢٦٦ ـ ٢٦٨.

(٢) قطب الدين محمد بن أحمد النهروالي، البرق اليماني في الفتح العثماني (الرياض، ١٩٦٧) ص١٩.

(٣) أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي بن إياس، بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى (القاهرة، ط٢، ١٩٦٠) ج٤ ص٨٤.

(٤) النهروالي، الإعلام بأعلام بيت الله الحرام (بيروت، ١٩٦٤) ص ص ٢٤٥ ـ ١٠٦.

(٥) يحيي بن الحسين بن القاسم بن محمد بن علي الصنعاني. غاية الأماني في أخبار القطر اليماني. تحقيق سعيد عبد الفتاح عاشور (القاهرة، ١٩٦٨) ق٢ ص ٦٣٥.

(٦) انظر عبد الرحمن بن علي بن محمد بن الديبع . كتاب قرة العيون بأخبار اليمن الميمون، تحقيق محمد ابن علي الأكوع الحوالي (القاهرة، ١٩٧٧)، ج٢ ص٢١١، الصنعاني، المصدر السابق، ق٢ ص٦٣٦ انظر أيضاً E. Dnsion Ross, "The Portuguese in India and Arabia, 1517-38". **Journal of The Royal Asiatic Society**, Pt. I, (Jan. 1922), p. 2.

(٧) في ١٥١٣ عندما هاجم البرتغاليون عدن استنجد السلطان عامر بن عبد الوهاب بالسلطان الغوري، .وافق على قيام الاخير ببناء قواعد بحرية على السواحل اليمنية. وعندما فشل الهجوم البرتغالي، وتأخر وصول المصريين إلى اليمن فقد تراجع السلطان عامر عن الوفاء بوعده. فما كان من الأمير حسين الكردي إلا أن قام بمهاجمة السواحل اليمنية بالقوة. د. فاروق عمر باطنة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ ـ ١٩١٨ (القاهرة، ١٩٧٦) ص٤٣، E. Dension Ross, 'The Portuguese in India and Arabia between 1507-1517'.**J.R.A.S.**, (Oct. 1921), p. 559.

(٨) أبو الطيب عبدالله بن أحمد بن علي بن أبي مخرمة، قلادة الحرفي وفيات أعيان الدهر (الترجمة الانكليزية) لشومان بعنوان: L. O. Shuman, Polital History of the Yemen at the Beginning of the 16th Century, (Amsterdam, 1960), p. 60.

(٩) إباظة ، المصدر السابق، ص ٣٨.

(١٠) ابن إياس، المصدر السابق، ج٤ ص ١٥٦، انظر أيضاً د. فائق بكر الصواف ود. مصطفى محمد محمد رمضان، «أهمية ثغر جدّة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري (١٦ م)، الدارة العدد الثاني، السنة السادسة (١٩٨١) ص٢٠٤.

(١١) ابن إياس، ج٤ ص١٨٥.

(١٢) المصدر نفسه، ص ص ١٩١ ـ ١٩٢.

(١٣) ابن أياس، المصدر السابق، ص ٢٠١.

(١٤) انظر M. L. Dames, 'The Portuguese in the Indian Ocean in the 16th Century', **Journal of the Royal Asiatic Society**, Pt. I, (Jan. 1921), p. 12.

(١٥) ابن إياس، المصدر السابق، ج٤ ص ص ٣٠٧ ـ ٨.

(١٦) المصدر نفسه، ج٤ ص ٤٦٧.

(١٧) ابن أياس، المصدر السابق، ج٤ ص ٤٦٧.

(١٨) للتفاصيل انظر ابن الديبع ، المصدر السابق، ج٢ ص ٢٢٤ ـ ٦، الصنعاني، المصدر السابق، ص٢ ص ص ٦٤٣ ـ ٦٤٤.

David Ayalon, Gun Powder and Fire Arms in the Mamluk Kingdom (London, (١٩) 1956), p. 50.

(٢٠) لمزيد من التفاصيل عن سور جدّة وأبراجها انظر د. الصواف ود. محمد رمضان، أهمية ثغر جدّة في النصف الأول من القرن العاشر الهجري (١٦م) ص ٢٠١.

(٢١) ابن إياس، المصدر السابق، ج٤ ص ٤٧٤؛ Ayalon, Op. Cit., p. 113.

(٢٢) H. T. Norris and F. W. Penhey, 'The Historical development of Aden's Defences', **Geographical Journal,** Pt. I, (March, 1955), pp. 14-15.

(٢٣) Ibid ; See also Dames, Op. Cit., p. 12.

(٢٤) ابن أياس، المصدر السابق، ج٤ ص ٣٣١، ٤٦٧.

(٢٥) المصدر نفسه، ج٤ ص ١٥١.

(٢٦) بو مخرمة، المصدر السابق، (الترجمة الانكليزية) ص ٦٠.

(٢٧) R. B. Serjeant, The Portuguese Of the South Arabian Coast. (Oxford, 1963), p. 47.

(٢٨) جورج فاضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة الدكتور السيد يعقوب بكر (القاهرة، ١٩٥٨) ص ص ٢٥٧ ـ ٨.

(٢٩) حسن صالح شهاب، أضواء على تاريخ اليمن البحري (بيروت، ١٩٧٧) ص ٢٥٩.

(٣٠) G. R. Tibbetts, 'Arab Navigation in the Red Sea', **Geographical Journal,** Vil. 127 (1961), p. 333.

(٣١) شهاب، المصدر السابق، ص ٢٥٩.

(٣٢) W. H. Moreland, 'The Ships of the Arabian Sea About A. D. 1500', **Journal of the Royal Asiatic Society,** Pt. 11, (April, 1939), pp. 181-2.

(٣٣) سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية (القاهرة، ١٩٦٧) ص ٣٥٩.

(٣٤) محمد ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي (دمشق، ١٩٤٥) ص ٣٩.

(٣٥) Serjeant, Op. Cit., Appendix II, p. 134.

(٣٦) بو مخرمة، المصدر السابق، (الترجمة الانكليزية) ص ٩: الصنعاني، المصدر السابق، ق٢ ص ٦٣٥.

(٣٧) ابن الديبع، المصدر السابق، ج٢ ص ٢١١.

(٣٨) ابن إياس، المصدر السابق، ج٤ ص ٣٦٥.

(٣٩) انظر النهروالي البرق اليماني، ص ٣٤، ٧١، ٨٠. Serjeant, Op. Cit. p. 96.

(٤٠) الصنعاني، المصدر السابق، ص٢ ص ٦٣٦.

(٤١) S. Soucek, 'Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology', **Turtica : Revne D'Études Turques : VII** (Paris, 1975), pp. 242-3.

(٤١) بو مخرمة، المصدر السابق (الترجمة الانكليزية) حاشية المحقق ص ص ٦٢ ـ ٣.

(٤٢) المصدر نفسه، ص ٩.

(٤٣) الصنعاني، المصدر السابق، ق٢ ص ٦٣٧.

(٤٤) ابن إياس، المصدر السابق، ج٤ ص ٨٥.

(٤٥) شهاب، المصدر السابق، ص ٢٦٩، ٢٧٣، ماهر، المصدر السابق، ص ٣٣٨، ص ص ٣٢٨ ـ ٣٤٩.